



中国汽车税收（节能）政策研究情况及思考

黄永和
中国汽车技术研究中心
2012. 11. 14

主要内容

1 中国汽车产业发展面临的节能减排形势

2 汽车税收政策研究项目情况

3 对未来汽车税收政策的思考

CNTRC

一、中国汽车产业发展面临的节能减排形势

◆ 1.1 汽车保有量快速增加, 车用能源消费迅速增长

- 2000年以来, 我国汽车市场快速增长, 销量由209万辆增长至2011年的1851万辆, 年均增速超过20%
- 汽车市场的快速增长导致汽车保有量迅速增加, 由2000年的1609万辆增长至2011年的9350万辆
- 汽车消耗的石油资源占石油资源总消耗量的比例不断提高。汽车消耗的汽油超过当年汽油产量的80%, 汽车消耗的柴油超过当年柴油产量的40%

我国汽车销量及保有量增长趋势

年份	销量 (万辆)	保有量 (万辆)	销量增长率 (%)	保有量增长率 (%)
2000	209	1609	14%	12%
2001	238	1802	14%	14%
2002	327	2053	38%	16%
2003	439	2383	16%	34%
2004	507	2694	6%	17%
2005	576	3160	14%	14%
2006	722	3697	25%	18%
2007	879	4358	22%	17%
2008	934	5100	46%	17%
2009	1364	6281	32%	23%
2010	1806	7802	24%	20%
2011	1851	9350	29%	20%

CNTRC

一、中国汽车产业发展面临的节能减排形势

◆ 1.2 车用能源增长对中国能源安全构成较大压力

- 中国石油生产短期内很难大幅提高, 未来石油需求大部分依赖进口
- 石油进口依存度逐年攀升。2009年进口依存度51.3%, 首次突破50%的国际公认警戒线。2010年进口依存度53.7%, 2011年达到56.6%, 超过美国, 形势严峻

年份	石油表观消费量 (万吨)	油品净进口量 (万吨)	石油对外依存度 (%)
1999	20000	5000	18%
2000	22000	8000	25%
2001	23000	7000	23%
2002	25000	8000	25%
2003	28000	10000	30%
2004	32000	15000	35%
2005	35000	15000	38%
2006	38000	18000	40%
2007	40000	20000	42%
2008	42000	22000	45%
2009	44000	24000	51.3%
2010	45000	25000	53.7%

一、中国汽车产业发展面临的节能减排形势

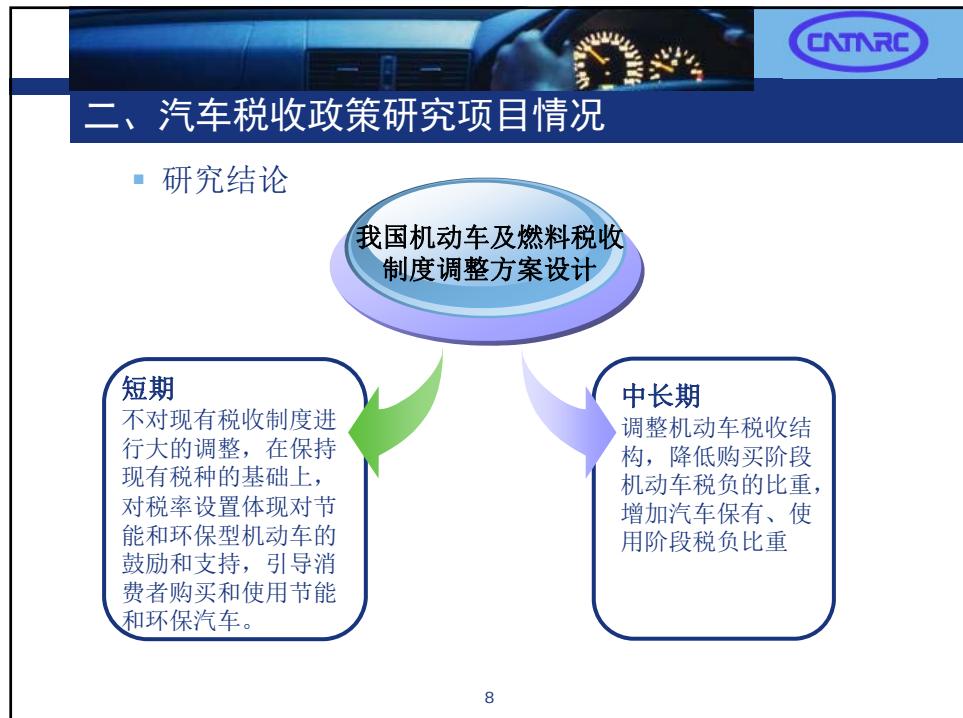
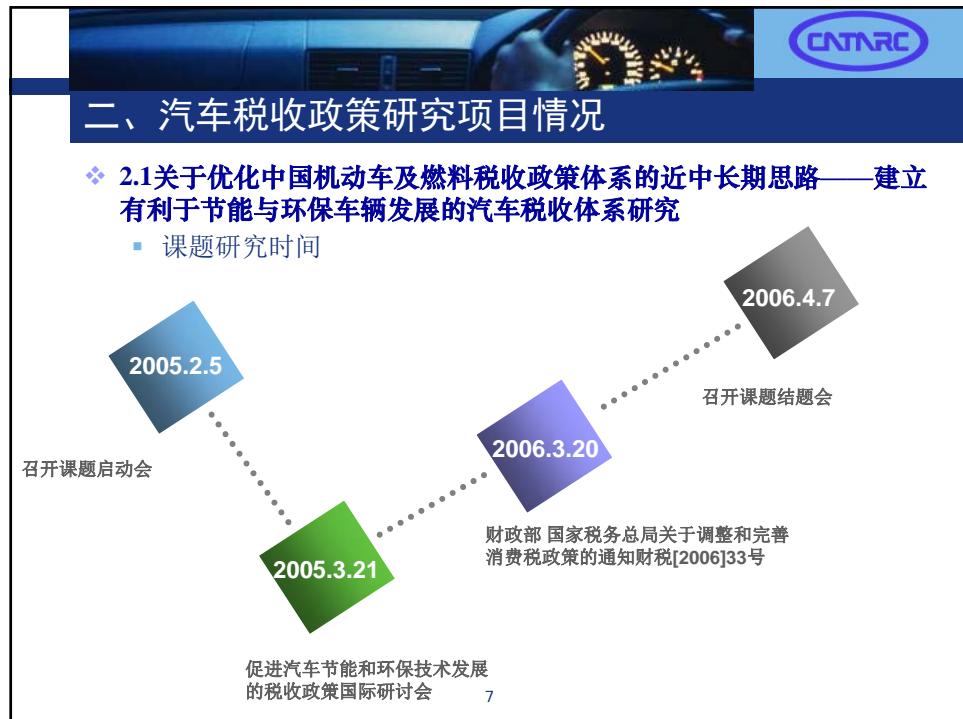
❖ 1.3发达国家已初步建立以节能减排为基本导向的新汽车税制

2012年，欧盟一共有**19**个国家采纳了CO2相关的乘用车税收体系。这个数字在2010年为**17**；在2009年为**16**；在2008年为**14**；在2007年为**11**；在2004年为**3**。目前几乎所有西欧国家的乘用车税收体系中，均引入了CO2排放或者油耗作为全部，或者部分的税收基础。

欧盟国家中一共**16**个成员国制定了EV/HEV的财税优惠政策。
2010年，共有**9**个欧盟国家实施了老旧车辆淘汰计划。

二、汽车税收政策研究项目情况

2005	关于优化中国机动车及燃料税收政策体系的近中长期思路——建立有利于节能与环保车辆发展的汽车税收体系研究
2006-2007	中国汽车燃油税改革方案研究
2007-2008	中国汽车燃油税实施方案研究
2012	车用清洁燃油税收优惠政策研究



二、汽车税收政策研究项目情况

▪ 消费税调整建议方案（短期）

汽车 > 摩托车 > 燃料

细化征收对象，以排量为基准对乘用车车型进行细分并调整税率
将燃油经济性限值未达标的乘用车加税

取消摩托车的消费税
税率适当降低。可考虑由10%降到3%或5%。

对清洁能源给予较低的消费税率

9

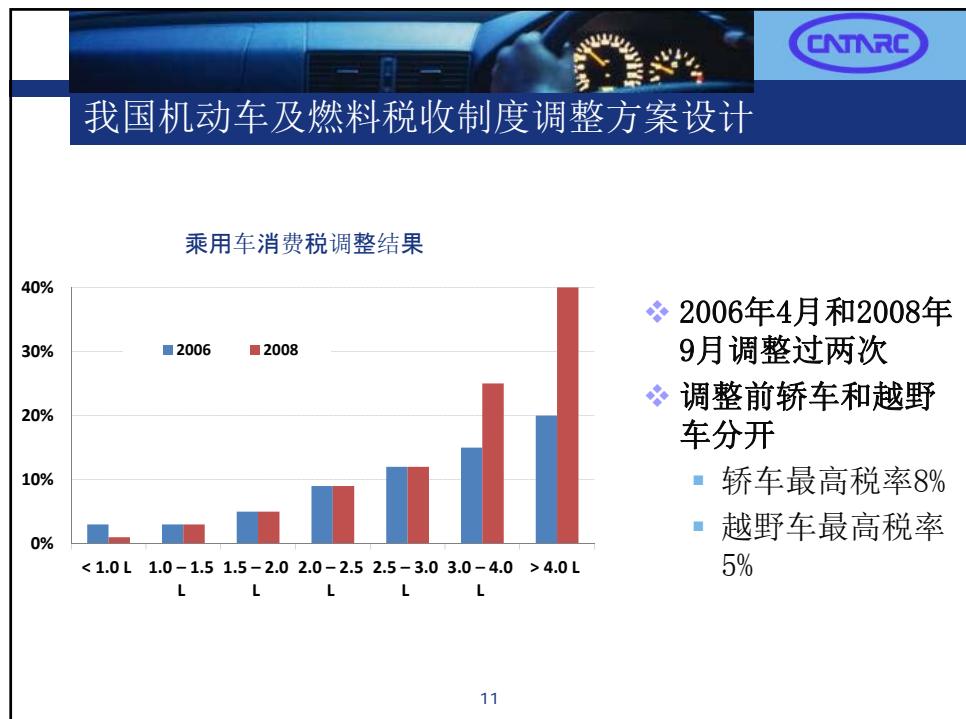
我国机动车及燃料税收制度调整方案设计

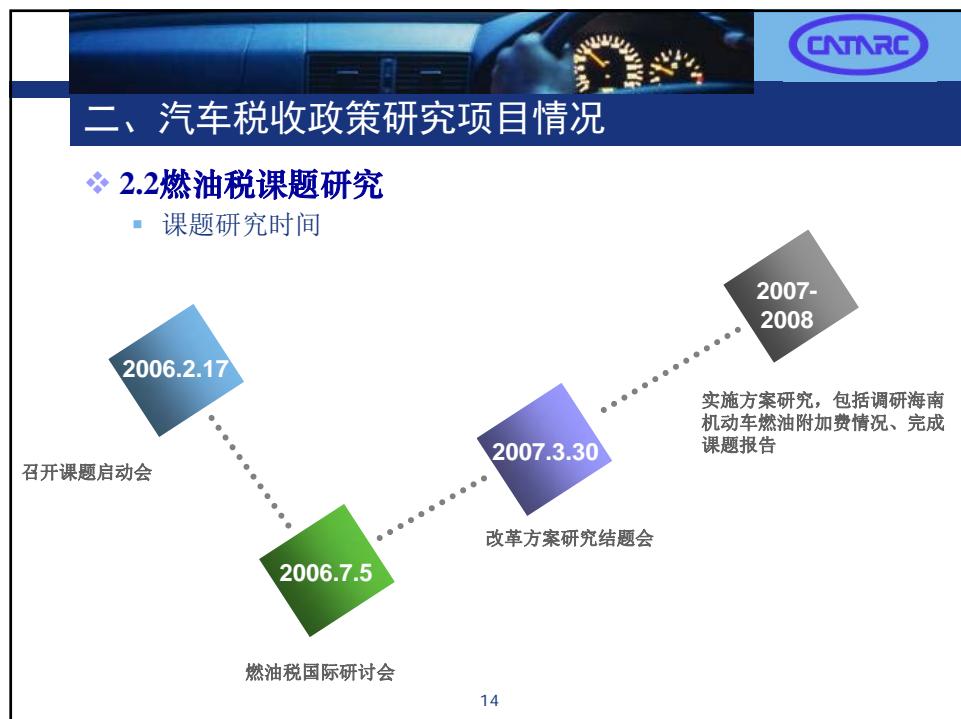
乘用车消费税税率调整方案建议

类别	鼓励类	一般类						限制类			
		≤1.0	1.0~1.5	1.5~2.0	2.0~2.5	2.0~2.2	2.2~2.4	2.4~2.5	2.5~3.0	3.0~4.0	>4.0
税率建议方案一	1%	3%	5%	8%			11%	15%	20%		
原小轿车税率	3%	5%			8%						
税率增减	↓ 2%	↓ 2%	←	↑ 3%	←	↑ 3%	↑ 7%	↑ 12%			
原越野车税率	3%			5%			5%				
税率增减	↓ 2%	←	↑ 2%	↑ 5%	↑ 3%	↑ 6%	↑ 10%	↑ 15%			
原9座及以下小客车税率	3%			5%			5%				
税率增减	↓ 2%	←	↑ 2%	↑ 3%	↑ 6%	↑ 10%	↑ 15%				
税率建议方案二	2%	5%	7%	9%			11%	15%	20%		
原小轿车税率	3%	5%			8%						
税率增减	↓ 1%	←	↑ 2%	↑ 4%	↑ 1%	↑ 3%	↑ 7%	↑ 12%			
原越野车税率	3%			5%			5%				
税率增减	↓ 1%	↑ 2%	↑ 4%	↑ 6%	↑ 4%	↑ 6%	↑ 10%	↑ 15%			
原9座及以下小客车税率	3%			5%			5%				
税率增减	↓ 1%	↑ 2%	↑ 4%	↑ 4%	↑ 4%	↑ 6%	↑ 10%	↑ 15%			

注：↓ ——税率与现行税率相比，下降；
← ——税率与现行税率相比，持平；
↑ ——税率与现行税率相比，上升。

10







美国、英国、日本、韩国、印度和巴西的燃油税课税比较表						
	美国	英国	日本	韩国	印度	巴西
目的	道路建设	增收、外部成本内部化	道路建设	道路建设，兼顾环保	社会与基础设施建设	增收、可再生能源发展
税种	机动车燃油税 (Motor Fuel Tax)	消费税、增值税、石油收益税和石油特许使用费	汽油税 (挥发油税和地方道路税)、柴油交易税、石油煤炭税、石油燃气税、飞机燃料费	6税：交通税、特别消费税、附加税、机动车燃油税、教育税、关税3费：进口费、安全费、销售费	联邦税：消费税、进口税 州税：增值税	ICMS (VAT)、社会贡献税 (PIS / CONFINS)、经济调节税 (CIDE)、金融交易税 (CMF)
征税对象①	汽油、柴油、乙醇汽油、煤油、航空燃料、LPG、CNG和其他燃料	消费税：汽油、柴油、生物柴油、液化气、CNG	汽油税：汽油、柴油交易税：柴油	交通税：汽油、柴油特别消费税：煤油、LPG	进口税：原油、汽柴油 消费税：汽柴油 VAT：汽柴油、LPG 、煤油	CIDE：乙醇汽油、柴油、乙醇、其他燃料
义务纳税法人	进口商、混合燃料的生产商、油管道运营商、生物油储存库(站)、炼油厂、分销商、油轮运营商	消费税：原油加工及其他各种油类加工的人增值税；提供应税商品的人，同时他也是按法令规定的纳税登记人	汽油税：挥发油制造企业和进口商 柴油交易税：特别消费税：煤油、LPG	生产商和分销商、进口商	消费税：生产企业增值税；销售商进口税；进口商	生产商
税率	从量征收：汽油税平均46.8美分/加仑，其中联邦汽油税18.4美分/加仑，州28.4美分/加仑，联邦柴油税24.4美分/加仑，10%乙醇汽油13.1美分/加仑	消费税：从量征收：汽油47便士/升，生物柴油27便士/升，液化气和CNG10.12便士/升 增值税：基于燃油销售价格17.5%	汽油税：53800日元/kl (挥发油税48600日元/kl+地方道路税5200日元/kl) 柴油交易税：32100日元/kl	交通税：汽油535韩元/升，柴油323韩元/升 特别消费税：煤油201韩元/升、LPG210韩元/升	消费税：从量从价组合，汽油65%，柴油22%；增值税：从价，从量从价组合，汽油最低税率20%，柴油12.5%，煤油和LPG4%；进口税：原油5%，汽油7.5%	增值税率：从价征收，汽油平均26.2%，乙醇16.9%，柴油13.4%，生物柴油17%，CNG12.9%
征收环节	各州不一样，批发、零售环节②		汽油：生产环节 柴油税：批发环节 (特约经销商)	销售、生产和从生产地运输应税货物	消费税：生产环节 VAT：销售环节 进口税：进口	生产环节 / 有的州零售环节 (征收成本高)
税收减免	染色方式区分应税和免税柴油和煤油。染色油先不征税 (火车、公交车、商业飞行用染色油适用极低的税率)	免消费税：救生艇用油、渔船用油、炼油厂燃料油及农业用油 增值税：除了汽油和其他道路方面的燃料，作为燃料和动力供应时。	免汽油税：出口、煤油、飞机专用油、石油化学用油 免柴油交易税：船舶动力源、铁路车辆、农林经营用、钢铁、电力或化学工业原料。	退税：出口免税、医药化肥制造、航空、远洋船舶、深海捕捞船舶的应税石油及石油产品	生活用能源燃料，联邦免税和州低税	生物柴油减税 (根据原材料、农作物种类、区域的不同进行不同程度的减免)，减税幅度较大

逃税处罚	免租（染色油）用于应税项目被查处将被处以10~1000美元罚款，第一次违法行为后每次加收1000美元罚款。	对增值税逃税的进行罚款或监禁	对柴油交易超违章罚款，并有重刑等严厉惩罚	罚款	民事处罚（罚款、没收商品、刑事责任（监禁和罚金）	
申报缴纳	按季度填报720表申报缴纳消费税	增值税在规定的会计期（3月）完成税收申报，在纳税申报到期之日前缴纳税款。增值税在进口商品时缴纳	汽油税：出厂下月底、进口当日 柴油交易税：交易的下月底	交通税：销售、生产和从产地运输应税货物的人必须填报申报表，并在次月底缴纳税款		
用途	专款专用，形成高速公路信托基金，用于公路和大众交通设施建设	全部进入普通财政收入	全额用于道路维护③	交通税用于公路建设，特别消费税未指定用途	中央道路基金（用于高速公路建设）和地方道路建设	
税占比例	20%左右	74~75%（欧盟国家都在50%以上）	40%左右	汽油60.2%，柴油45.7%，LPG47.4%	汽油52%，柴油31%	乙醇汽油52%
税收收入	燃油课税占的比例很低	燃油课税占年财政收入的5.2%	燃油课税收入占国税收入的8.3%，其中，汽油税占6.8%。	燃油课税占总税收的20%以上	燃油课税占联邦税收入的12.6%，占州税收入的33%左右	燃油课税占税收收入的6.9%，其中ICMS占联邦税收入5%。
优点		有效地解决了外部成本内部化问题		根据经济发展需要不断改进		促进清洁燃油和节能车发展及贫困地区生产生物燃油
存在的问题	通胀、修路费用高涨及增税困难导致燃油税不足以支付道路建设资金需求；未考虑燃油消费带来的外部性问题（如污染、堵塞等）	税高，作为财源使政府面临财政压力时增税，导致反对；未保证公交等措施为低收入阶层的替代选择，燃油税缓解拥堵的作用有限	柴油逃税 专款专用造成税收收入盈余较多	税种较多； 主要针对交通用油，取暖用油等都未关注 黑市市场巨大	联邦政府与州政府以来石油税支付社会与基础设施开发支出	税收体系复杂，逃税和产品作假；税高而人均收入低，一般群众很难承受，导致了不公平；州政府和联邦政府竞争；官僚主义
发展趋势	燃油税在税收中的重要性逐渐减弱，正考虑引入电子收费，并将燃油税向促进节能、清洁能源转变。	考虑将燃油税和道路税统一为道路使用费，每辆车安装卫星定位和信息传输系统，根据行驶里程收费，城区每英里收费高	目前正在商议将挥发油税改为一般财源。	向保护环境转变	消费税向从量税转变； 各州从传统销售税向增值税转变；逐步提高消费税率以支付基础设施等其他补贴开支，逐步降低进口税率	减少税目等



二、汽车税收政策研究项目情况

■ 政策方案输入

燃料类型	方案一		方案二		方案三		方案四		方案五		方案六	
	2007	2020	2007	2020	2007	2020	2007	2020	2007	2020	2007	2020
汽油（元/升）	0.50	1.53	0.80	2.45	1.00	3.07	1.20	3.68	1.50	4.60	2.00	6.13
柴油（元/升）	0.48	1.47	0.77	2.35	0.96	2.94	1.15	3.53	1.44	4.41	1.92	5.88
煤油（元/吨）	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
燃料油（元/吨）	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
醇类燃料	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
生物类油	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃气类（LPG等）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
占油价（不含燃油税）百分比	10%	31%	16%	50%	20%	62%	24%	75%	30%	93%	41%	125%
占油价（含燃油税）百分比	9%	24%	14%	33%	17%	38%	20%	43%	23%	48%	29%	55%

CNTRC

二、汽车税收政策研究项目情况

■ 评价指标及模拟结果

燃油税收入 (亿元)

2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

0.5 0.8 1.0 1.2 1.5 2.0

2010-2030年各方案实际GDP相对基准线变化率

2010 2015 2020 2025 2030

0.00% -0.20% -0.40% -0.60% -0.80% -1.00% -1.20% -1.40% -1.60%

0.5 0.8 1.0 1.2 1.5 2.0

各方案对总体M1影响

2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

-1.00% -2.00% -3.00% -4.00% -5.00% -6.00% -7.00% -8.00% -9.00% -10.00%

0.5 0.8 1.0 1.2 1.5 2.0

2007-2020年各方案柴油消耗量相对基准线变化率

2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

0.00% -1.00% -2.00% -3.00% -4.00% -5.00% -6.00% -7.00% -8.00% -9.00% -10.00%

0.5 0.8 1.0 1.2 1.5 2.0

- 基于评估结果的政策效果分析是从三方面来评价的：燃料消费削减效果、对税收的影响、对市场的影响。
- 建议政府实施方案五（从燃油税收替代养路费的效果来看），即初始税额的1.5元/升（模型假设从07年开始征燃油税）。

19

CNTRC

二、汽车税收政策研究项目情况

■ 研究建议

- 税费改革目的
 - “节能环保”兼顾“费改税”
- 税种设置
 - 国外燃油税就是多种税的组合，主要还是消费税和增值税，其他税种所占的比例较小，为最终我国提高现行成品油消费税率的方案提供了基础
- 税率
 - 从量定额征收
 - 税率设置的基本原则：汽油税率较高，柴油税率略低于汽油税率，而煤油、LPG税率则选择低税率
 - CGE模型考虑节能环保提出1.5元/升的递增方案
- 税负衡量标准
 - 对燃油课征所有税费作为衡量燃油税负水平的标准，而非单个税种税率
- 税收负担
 - 国际比较欧盟、美国、日本等国的燃油税负，我国燃油税负相对较轻
- 税款使用
 - 专款专用

20




二、汽车税收政策研究项目情况

政策发布：

2008年12月19日财政部 国家税务总局关于提高成品油消费税税率的通知财税[2008]167号

	2008.1.1- 2008.12.31	2009.1.1 至今	调高额度	备注
汽油	0.2	1	0.8	
石脑油	0.2	1	0.8	
溶剂油	0.2	1	0.8	
润滑油	0.2	1	0.8	
柴油	0.1	0.8	0.7	
燃料油	0.1	0.8	0.7	
航空煤油	0.1	0.8	0.7	暂缓征收

21

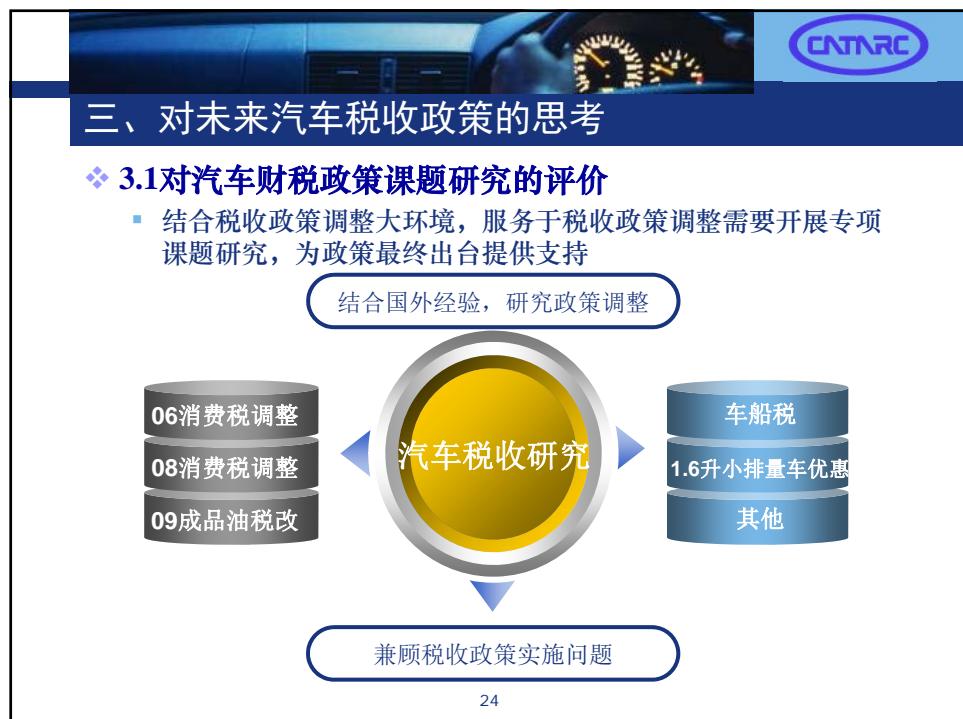


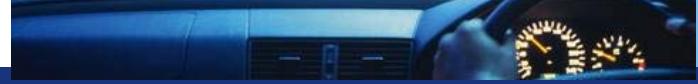

二、汽车税收政策研究项目情况

❖ 2.3车用清洁燃油税收优惠政策

- 研究目的：落实《国务院关于加强环境保护重点工作的意见》（国发〔2011〕35号）“对生产符合下一阶段标准车用燃油的企业，在消费税政策上予以优惠”提供决策参考
- 指导单位：财政部税政司、发改委价格司、环保部污防司、国家税务总局货劳司
- 项目承担部门：中国汽车技术研究中心
- 合作研究单位
 - 环保部机动车排污监控中心
 - 清华大学中国车用能源研究中心
- 支持单位
 - 美国能源基金会
 - 国际清洁交通委员会（ICCT）
- 起止年限：2012年4月—2013年3月

22





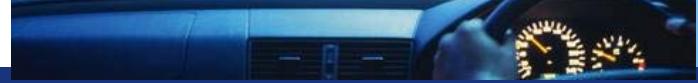
CNTARC

三、对未来汽车税收政策的思考

▪ 研究中存在的不足

- 1 以税率调整推动节能减排为主，未充分考虑税制改革
✓ 税种的调整
✓ 计税依据的调整
✓ 税收收入权限
✓ 纳税环节的调整
- 2 以消费税研究为主，未提出以节能为导向的、能有效实施的车辆购置税改革方案
- 3 税收结构未进行调整，未建立“鼓励购买，引导节约使用”的税制
✓ 制造、购买、保有、使用环节税负

25



CNTARC

三、对未来汽车税收政策的思考

❖ 3.2 未来汽车财税政策调整思路建议

- 改革原则
 - 按照“简税制、减税负、优结构”，对汽车税制进行总体考虑，设计一揽子税改方案；
 - 强化税收政策调控作用，与节能等直接挂钩建立新的税制；
 - 坚持税收预算中立的原则，汽车总体税收规模不变，各税种收入规模有增有减；
 - 从生产侧和消费侧双管齐下，更加充分发挥税收对消费的引导作用。

26

三、对未来汽车税收政策的思考

- **结构优化**
 - 汽车税种的优化;
 - 生产购买、保有、使用环节税负结构优化（不限制购买，引导节约使用，“谁使用谁多交税”）;
 - 纳税环节的优化（直接作用于引导对象，如成品油、汽车消费税纳税环节调整至零售环节）;
 - 税收收入支配权限的优化（中央税和地方税均衡）。

27

三、对未来汽车税收政策的思考

- **改革导向**
 - 以节能为导向
 - 将以车辆属性（发动机排量、价格）为基础转为以燃料消耗量为基础;
 - 支持具有革新技术的发展和普及
 - 新能源汽车税收优惠（在车船税免征的基础上免征购置税）
 - 适应改革要求，由粗放式征管向精细化征管转变
 - 健全部门间的协调配合机制，建立车辆燃料消耗量等基础信息、数据的公开、共享机制。

28



谢谢！欢迎各位专家指正！